



Asamblea General

Distr. limitada
8 de febrero de 2024
Español
Original: inglés

**Comisión de las Naciones Unidas para
el Derecho Mercantil Internacional**
**Grupo de Trabajo VI (Documentos de Carga
Negociables)**
44º período de sesiones
Nueva York, 6 a 10 de mayo de 2024

Documentos de carga negociables

Nota de la Secretaría

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	3
II. Organización de la labor futura	3
Anexo	
Anteproyecto de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables	4
CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES	4
Artículo 1. Ámbito de aplicación	4
Artículo 2. Definiciones	5
CAPÍTULO 2. DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES	7
Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable	7
Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable	8
Artículo 5. Deficiencias en el documento de carga negociable	10
Artículo 6. Valor probatorio del documento de carga negociable	11
Artículo 7. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor	12
Artículo 8. Vías de comunicación	13
Artículo 9. Responsabilidad del tenedor	14
Artículo 10. Entrega de las mercancías	14
Artículo 11. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable	15
CAPÍTULO 3. DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES ELECTRÓNICOS	15



Artículo 12. Reconocimiento jurídico de los documentos de carga negociables electrónicos	15
Artículo 13. Condiciones de uso de los documentos de carga negociables electrónicos	16
Artículo 14. Requisitos de fiabilidad de los documentos de carga negociables electrónicos	17
Artículo 15. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable electrónico	18
Artículo 16. Endoso	18
Artículo 17. Sustitución de un documento de carga negociable emitido en papel por un documento de carga negociable electrónico y viceversa	18

I. Introducción

1. En el programa provisional del 43^{er} período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.VI/WP.99, párrs. 5 a 8) figura información sobre los antecedentes del proyecto relativo a los documentos de transporte multimodal negociables que la Comisión, en su 55^o período de sesiones, encomendó al Grupo de Trabajo ¹. La presente nota contiene una versión revisada del anteproyecto anotado de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables, preparada por la secretaría para reflejar las deliberaciones sostenidas por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones 41^o, 42^o y 43^o.

II. Organización de la labor futura

2. El Grupo de Trabajo tal vez desee utilizar la versión revisada del anteproyecto de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables que figura en el anexo de la presente nota como base de las deliberaciones que sostendrá en su 44^o período de sesiones. Tras concluir sus deliberaciones, quizás desee también solicitar a la secretaría que prepare una nueva versión revisada del anteproyecto de disposiciones para que el Grupo de Trabajo la examine en su 45^o período de sesiones, que en principio está previsto que se celebre en Nueva York del 9 al 13 de diciembre de 2024.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, septuagésimo séptimo período de sesiones, suplemento núm. 17 (A/77/17)*, párr. 202.

Anexo

Anteproyecto de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables

CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Ámbito de aplicación

1. La presente Convención será aplicable a la emisión, la transmisión y los efectos jurídicos de los documentos de carga negociables que se emitan en relación con el transporte internacional de mercancías¹:

a) cuando el lugar en que el operador de transporte haya de tomar a su cargo las mercancías conforme a lo estipulado en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante, o

b) cuando el lugar en que el operador de transporte haya de entregar las mercancías conforme a lo estipulado en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante².

2. La presente Convención no afectará a la aplicación de ningún tratado internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte³.

3. Salvo que se disponga expresamente otra cosa en la presente Convención, no se modificarán en virtud de ella los derechos y obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario, ni la responsabilidad que les incumbe de conformidad con los tratados internacionales o las leyes nacionales aplicables⁴.

¹ El Grupo de Trabajo convino en que el significado de “transporte internacional de mercancías” era suficientemente claro a pesar de la decisión que había adoptado en su 42º período de sesiones de suprimir la definición correspondiente que figuraba en el anteproyecto. Se señaló que el término se entendía bien en general y que también se definía en diversos tratados relativos al transporte unimodal (A/CN.9/1134, párr. 38; A/CN.9/1164, párr. 15).

² Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980 (“Convenio sobre el Transporte Multimodal”), art. 2. El Grupo de Trabajo acordó mantener la conjunción “o” en esta etapa. Se observó que la exigencia de que el lugar de entrega estuviera situado en un Estado contratante generaría una gran incertidumbre con respecto a la aplicabilidad del proyecto de instrumento cuando las mercancías se vendieran en tránsito. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de combinar un ámbito de aplicación más amplio con un mecanismo de exclusión voluntaria, y establecer que “El expedidor y el operador de transporte, como partes en el contrato de transporte, podrán excluir la aplicación de la presente Convención”. Esta exclusión se produciría, por ejemplo, si las partes eligieran la ley de un Estado no contratante como el derecho aplicable al contrato de transporte. Esta redacción es similar a la del art. 6 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (CIM) (A/CN.9/1164, párrs. 15 a 21). Una tercera alternativa, que a su vez limitaría el ámbito de aplicación del proyecto de disposiciones, podría consistir en disponer que los requisitos del párrafo 1 fueran acumulativos, pero añadir un apartado que permitiera a las partes convenir en que se aplicara la convención aunque solo se cumpliera uno de los requisitos.

³ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 4, párr. 1. El Grupo de Trabajo acordó mantener la redacción actual, señalando que la conveniencia o no de excluir los casos en que el transporte internacional tuviera un tramo marítimo podría estudiarse más adelante, cuando se analizaran los posibles conflictos con otros tratados (A/CN.9/1134, párr. 55; A/CN.9/1164, párrs. 22 a 25).

⁴ Se recordó al Grupo de Trabajo que este párrafo tenía por objeto reflejar el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de instrumento (A/CN.9/1164, párr. 26).

Artículo 2. Definiciones⁵

A los efectos de la presente Convención:

1. Por “expedidor” se entenderá toda persona con quien el operador de transporte haya celebrado un contrato de transporte⁶.
2. Por “consignatario” se entenderá la persona designada en el contrato de transporte como la persona facultada para recibir las mercancías⁷.
3. Por “tenedor” se entenderá la persona que esté en posesión de un documento de carga negociable y que esté identificada en dicho documento como el expedidor o el consignatario, o la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o, si el documento es un documento a la orden endosado en blanco, o un documento al portador, la persona que sea su portador⁸; [o la persona que tenga el control de un documento de carga negociable electrónico]⁹.
4. Por “documento de carga negociable” se entenderá todo documento firmado y emitido por el operador de transporte que indique mediante expresiones como “a la orden” o “negociable” u otra expresión equivalente que el operador de transporte ha tomado a su cargo las mercancías descritas en el documento y que estas han sido consignadas a la orden del tenedor¹⁰.
5. Por “documento electrónico” se entenderá la información generada, comunicada, recibida o archivada por medios electrónicos, incluida, cuando proceda, toda la información lógicamente asociada o vinculada de alguna otra forma a ella de modo que forme parte del documento, se haya generado simultáneamente o no¹¹.
6. Por “documento de carga negociable electrónico” se entenderá todo documento de carga negociable emitido en forma de documento electrónico.
7. Por “derecho de disposición” se entenderá el derecho previsto en el contrato de transporte [de conformidad con los tratados internacionales aplicables o la legislación nacional que rija los derechos y obligaciones del operador de transporte, del expedidor y del consignatario y la responsabilidad de cada uno de ellos] a dar instrucciones al operador de transporte con respecto a las mercancías [y a modificar el contrato de transporte], por ejemplo, solicitando al operador de transporte que [interrumpa el transporte de las mercancías][detenga las mercancías en tránsito], que retrase la entrega

⁵ Se eliminaron las definiciones de “transportista efectivo” y “transporte internacional de mercancías” que figuraban en versiones anteriores. El Grupo de Trabajo aplazó el examen de las definiciones de “documento electrónico”, “documento de carga negociable electrónico” y “transmisión” (A/CN.9/1134, párrs. 28, 38 y 43; A/CN.9/1164, párr. 15).

⁶ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 5. El Grupo de Trabajo acordó limitar la definición de “expedidor” a la persona que hubiera celebrado el contrato de transporte con el operador de transporte, no la persona que hubiese entregado efectivamente las mercancías al operador de transporte en relación con el contrato de transporte. Se observó que el derecho del expedidor a consentir en que se emitiera un documento de carga negociable justificaría adoptar una definición restringida (A/CN.9/1134, párrs. 30 y 31).

⁷ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 6. Se expresó preocupación por el hecho de que se definiera al consignatario como la persona “facultada para recibir las mercancías”, ya que solo el tenedor de un documento de carga negociable tendría derecho a que se le entregaran las mercancías. Se reformuló la definición para que se refiriera a la persona designada en el contrato de transporte como la persona facultada para recibir las mercancías (A/CN.9/1134, párrs. 32 y 33).

⁸ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo de 2008 (Reglas de Rotterdam), art. 1, párr. 10 a).

⁹ El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de añadir la frase “o la persona que tenga el control de un documento de carga negociable electrónico”, para tener en cuenta el contexto electrónico.

¹⁰ Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 15. Se consideró que la firma del operador de transporte era un elemento esencial para que un documento pudiera ser reconocido como documento de carga negociable. El término “recibir” se sustituyó por “tomar a su cargo” en la definición y en todo el proyecto de instrumento, dado que, en la práctica, no era habitual que las mercancías fueran recibidas físicamente por los propios transitarios. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1134, párrs. 39 a 43 y 76, y A/CN.9/1164, párr. 74.

¹¹ Ley Modelo de la CNUDMI sobre Documentos Transmisibles Electrónicos (LMDTE), art. 2.

de las mercancías, que entregue las mercancías a un consignatario diferente del indicado en el [documento de transporte] [documento de carga negociable] o que entregue las mercancías en un lugar distinto del lugar de destino indicado en el [documento de transporte] [documento de carga negociable]¹².

8. Por “transmisión” de un documento de carga negociable electrónico se entenderá la transferencia del control exclusivo sobre dicho documento¹³.

9. Por “contrato de transporte” se entenderá todo contrato en virtud del cual un operador de transporte se comprometa a ejecutar el transporte internacional de mercancías a título oneroso¹⁴.

10. Por “documento de transporte” se entenderá todo documento

Opción 1

emitido en virtud de un contrato de transporte por el operador de transporte que emite el documento de carga negociable¹⁵:

- a) que pruebe o contenga el contrato de transporte, y
- b) que pruebe que el operador de transporte ha tomado las mercancías a su cargo de conformidad con el contrato de transporte¹⁶.

*Opción 2*¹⁷

que haga prueba de un contrato de transporte y que acredite que el operador de transporte que ha emitido el documento de carga negociable ha tomado a su cargo las mercancías y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las condiciones estipuladas en ese contrato¹⁸.

11. Por “operador de transporte” se entenderá toda persona que celebre un contrato de transporte con el expedidor y que asuma la responsabilidad del cumplimiento del contrato, con independencia de que esa persona ejecute o no el transporte ella misma¹⁹.

¹² Reglas Uniformes relativas al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril de 2016 (CIM-COTIF), art. 18; Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), art. 12; Convenio de Budapest relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Vías de Navegación Interior (Convenio de Budapest), art. 14; Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Convenio de Montreal), art. 12. La secretaría agregó una nueva definición de “derecho de disposición” en vista de la modificación introducida en el art. 7.

¹³ Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 22.

¹⁴ Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 1; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 3. La referencia al “flete” se sustituyó por la expresión “a título oneroso”, ya que es posible que en algunos contratos de transporte se fije un precio global para todos los tipos de servicios sin especificar cuánto corresponde al flete (A/CN.9/1134, párrs. 44 a 47).

¹⁵ La secretaría añadió la frase “que emite el documento de carga negociable” para mayor claridad (A/CN.9/1134, párr. 62).

¹⁶ Reglas de Rotterdam, art. 1, párr. 14; véase también el Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 4. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase A/CN.9/1134, párrs. 48 a 51.

¹⁷ La opción 2 se añadió a petición del Grupo de Trabajo con el fin de seguir analizando la definición (A/CN.9/1134, párr. 51). La secretaría añadió la frase “que emite el documento de carga negociable” para mayor claridad.

¹⁸ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 4.

¹⁹ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 1, párr. 2. El Grupo de Trabajo convino en que el ámbito de aplicación del nuevo instrumento no debía limitarse a los transportistas contratantes que no realizaran ellos mismos el transporte (A/CN.9/1134, párrs. 10 a 14, 52 y 53).

CAPÍTULO 2. DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES

*Artículo 3. Emisión de un documento de carga negociable*²⁰

1. El expedidor y el operador de transporte podrán acordar que este último, cuando tome a su cargo las mercancías, emita un documento de carga negociable de conformidad con lo dispuesto en la presente Convención²¹.
2. Todo documento de transporte que contenga la información indicada en el artículo 4, párrafo 1, cumplirá la función de documento de carga negociable a los efectos de la presente Convención si contiene una anotación claramente visible que indique que el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable a partir de una fecha determinada y que haga referencia a la presente Convención²².
3. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 que antecede, el expedidor y el operador de transporte podrán acordar que este último emita el documento de carga negociable como documento independiente, si el documento de transporte no es negociable. En ese caso, el documento de carga negociable deberá contener una anotación claramente visible que haga referencia a la presente Convención²³. Si se ha emitido un documento de carga negociable como documento independiente además de un documento de transporte no negociable, el operador de transporte deberá hacer constar la emisión de dicho documento de carga negociable insertando la anotación correspondiente, de manera claramente visible, en el documento de transporte no negociable²⁴.
4. El documento de carga negociable que se emita como documento independiente de conformidad con el párrafo 3 que antecede no sustituirá a ningún documento de transporte que el operador de transporte pueda estar obligado a emitir por disposición de la ley aplicable al contrato de transporte o en virtud de las condiciones estipuladas

²⁰ El Grupo de Trabajo observó que el enfoque de doble vía adoptado en el proyecto de nuevo instrumento implicaba que el documento de carga negociable no sustituiría ningún documento de transporte emitido en virtud del contrato de transporte, pero no exigía necesariamente que se emitieran dos documentos diferentes. Se hizo una distinción entre el enfoque de doble vía y el sistema de doble documento utilizado en el conocimiento de embarque negociable para el transporte multimodal de la FIATA (A/CN.9/1134, párr. 54).

²¹ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 5, párr. 1. La redacción actual refleja el entendimiento de que, para que el documento negociable tenga el valor probatorio que se le pretende dar, es necesario que se emita en el momento de la expedición de las mercancías. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 14 y 15, A/CN.9/1134, párr. 56, y A/CN.9/1164, párr. 27.

²² El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que la conversión del documento de transporte en un documento de carga negociable sería la norma supletoria. Se señaló que el párrafo no debía impedir que se utilizara un documento de transporte no negociable como documento de carga negociable si el derecho interno lo permitía. El Grupo de Trabajo también convino en suprimir la expresión “en el anverso”, por su ambigüedad y porque era un concepto difícil de aplicar en un contexto electrónico. Se modificó la redacción del párrafo para aclarar el contenido de la anotación e indicar que debía ser claramente visible. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 16 a 18, A/CN.9/1134, párrs. 57 a 64, y A/CN.9/1164, párrs. 28 a 32.

²³ El Grupo de Trabajo acordó incluir una norma subsidiaria en virtud de la cual el documento de carga negociable podría emitirse como documento independiente además del documento de transporte no negociable. Se puso énfasis en que no debería permitirse la emisión de dos documentos negociables respecto de las mismas mercancías. Se modificó la redacción del párrafo para aclarar que las anotaciones en las que se hiciera constar la emisión del documento de carga negociable debían figurar en el documento de carga negociable emitido como documento independiente y también en el documento de transporte conexo. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 16 a 18, A/CN.9/1134, párrs. 57 a 64, y A/CN.9/1164, párrs. 33 a 37.

²⁴ El Grupo de Trabajo convino en exigir al operador de transporte que hiciera anotaciones en el documento de transporte para hacer constar la emisión de un documento de carga negociable, en lugar de vincular la validez del documento de carga negociable a la existencia de la anotación correspondiente en el documento de transporte. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 20 a 22, A/CN.9/1134, párrs. 69 a 72, y A/CN.9/1164, párrs. 32, 34 y 37.

en el contrato²⁵. El operador de transporte que emita un documento de carga negociable de conformidad con los párrafos 2 o 3 del presente artículo no podrá solicitar la emisión de un documento de transporte negociable respecto de las mismas mercancías a ningún operador de transporte que ejecute cualquier parte del transporte a que se refiere el documento de carga negociable²⁶.

5. Los documentos de carga negociables se extenderán a la orden, a la orden de una persona determinada o al portador²⁷.

6. En todo documento de carga negociable que se emita en un juego de varios originales se indicará el número de originales de que consta el juego. Si se extienden copias, cada una de ellas deberá llevar la leyenda “copia no negociable”²⁸.

*Artículo 4. Contenido del documento de carga negociable*²⁹

1. El documento de carga negociable deberá ser firmado por el operador de transporte y se deberá indicar en él³⁰:

- a) el nombre y la dirección³¹ del operador de transporte;
- b) el nombre y la dirección del consignatario, si la ley aplicable al contrato de transporte exige que esa información se incluya en el documento de transporte o que la indique el expedidor³²;
- c) el nombre y la dirección del expedidor³³;

²⁵ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 13. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la referencia a la emisión de otros documentos relacionados con el transporte o con otros servicios prestados en el marco del transporte internacional de mercancías. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párr. 19, [A/CN.9/1134](#), párrs. 28 y 65 a 68, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 38 a 40.

²⁶ La secretaría añadió la frase en respuesta a la preocupación de que el proyecto de instrumento no prohibía expresamente la emisión de dos documentos negociables que comprendieran las mismas mercancías. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1134](#), párr. 61, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 33 y 38.

²⁷ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 1 a). Se señaló que el proyecto de instrumento no abarcaba los conocimientos de embarque “directos” o “nominativos”. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la norma de presunción en el caso de que no se indicara el nombre de la persona en un documento de carga negociable extendido a la orden. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 23 y 24, [A/CN.9/1134](#), párr. 73, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 41 a 44.

²⁸ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 6, párr. 1 d) y e). El párrafo no tiene por objeto establecer el número de originales que habrán de emitirse, sino simplemente permitir la emisión de varios originales si fuera necesario, como es la práctica habitual en el transporte marítimo. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párr. 25, [A/CN.9/1134](#), párr. 74, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 45 a 47.

²⁹ Con respecto al art. 4, el Grupo de Trabajo decidió suprimir la referencia a la forma en que debía notificarse la transmisión del documento de carga negociable al operador de transporte, ya que la introducción de tal obligación de notificar iría en detrimento de su negociabilidad ([A/CN.9/1127](#), párr. 34). El Grupo de Trabajo también acordó suprimir la disposición sobre el método de firma ([A/CN.9/1127](#), párr. 52; [A/CN.9/1164](#), párr. 69).

³⁰ La finalidad de este párrafo es prever una lista de los datos que es obligatorio consignar en un documento de transporte para que este pueda convertirse en un documento de carga negociable, tal como se establece en el art. 3, párr. 2. Sin embargo, de acuerdo con el art. 5, párr. 1, la falta de esa información no se vincula a la validez del documento de carga negociable. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 27 a 30, y [A/CN.9/1134](#), párr. 76.

³¹ Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 2 b). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 31 y 32.

³² Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 3 a). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párr. 33.

³³ CIM-COTIF, art. 7, párr. 1 b), y Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías de 2020 (SMGS), art. 15, párr. 1, inc. 1.

d) la naturaleza general de las mercancías³⁴, las marcas distintivas requeridas para su identificación, una declaración expresa, si correspondiera, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de unidades y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se consignarán tal como los haya proporcionado el expedidor^{35,36};

e) el estado y condición aparentes de las mercancías como las haya tomado a su cargo el operador de transporte, o una declaración que indique que el operador de transporte no tiene medios razonables de inspeccionar las mercancías³⁷;

f) el lugar y la fecha en que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías³⁸;

g) el lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable y, si se emitió como documento independiente, del documento de transporte³⁹;

h) el lugar de entrega de las mercancías⁴⁰;

i) el número de originales del documento de carga negociable, de haberse emitido más de uno⁴¹, y

³⁴ En este contexto, la secretaría eliminó la frase “como las haya tomado bajo su custodia el operador de transporte”, ya que el apartado se refiere a los datos proporcionados por el expedidor. La misma frase se insertó en el apartado e) que figura a continuación, para hacer referencia al estado y condición aparentes de las mercancías, información que no será facilitada por el expedidor, sino que la determinará el operador de transporte.

³⁵ Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 1; Convenio de Montreal, art. 5 c); CIM-COTIF, art. 7, párr. 1; SMGS, art. 15, párr. 1. En lo que respecta a las mercancías peligrosas, véanse, p. ej., CIM-COTIF, art. 7, párr. 1 h), y SMGS, art. 9 y anexo 2.

³⁶ Se recordó al Grupo de Trabajo que los distintos tratados sobre el transporte exigían requisitos diferentes con respecto a esta cuestión. El término “naturaleza general” de las mercancías se consideraba el denominador común y, por consiguiente, podía ser aceptable en general para las partes implicadas en los distintos modos de transporte. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1134](#), párr. 77, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 48 a 51.

³⁷ Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 2 a) y párr. 4. El Grupo de Trabajo decidió permitir que los operadores de transporte que no tuvieran medios razonables de inspeccionar las mercancías insertaran una declaración a tal efecto. La secretaría añadió la frase “como las haya tomado a su cargo el operador de transporte” debido a que el estado de las mercancías podía cambiar posteriormente. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1134](#), párr. 77, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 52 a 55.

³⁸ Reglas de Rotterdam, art. 36, párrs. 2 c) y 3 c). El Grupo de Trabajo decidió suprimir la referencia a la carga de las mercancías, dado que la distinción entre cargar y tomar a su cargo procedía de los Incoterms de la ICC, que podrían no ser necesarios en este contexto. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 36 y 37.

³⁹ Este apartado se modificó para aclarar que el lugar y la fecha de emisión del documento de carga negociable debían incluirse siempre. Se recordó al Grupo de Trabajo que el lugar de emisión del documento de transporte era el que se tendría en cuenta para determinar la ley que regiría la responsabilidad del transportista por la pérdida o el daño de las mercancías, y que la fecha de emisión era la que correspondería aplicar para calcular el plazo de caducidad vencido el cual no se podrían iniciar acciones contra el transportista. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párr. 38, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 56 y 57.

⁴⁰ CIM-COTIF, art. 7, párr. 1 f), y SMGS, art. 15, párr. 1, inc. 5. Se suprimió la frase “cuando el operador de transporte sepa cuál es”, habida cuenta de la importancia del lugar de entrega de las mercancías para determinar la aplicabilidad del proyecto de instrumento conforme a lo dispuesto en el art. 1, párr. 1. Se señaló que, en el contexto marítimo, se entendía a menudo que el lugar de entrega de las mercancías era el puerto de descarga, que no era necesariamente el destino final de las mercancías. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 39 a 41, y [A/CN.9/1164](#), párr. 58.

⁴¹ Reglas de Rotterdam, art. 36, párr. 2 d). El apartado se incluyó para garantizar que estuviera completa la lista de verificación prevista en el art. 4, que tiene una finalidad diferente a la del art. 3, párr. 6. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 43 a 45, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 59 y 60.

j) la declaración de que el flete ha sido prepago o la indicación de si el flete ha de ser pagado por el consignatario⁴².

2. En el documento de carga negociable se podrá indicar, además:

a) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si el expedidor y el operador de transporte los han acordado expresamente⁴³;

b) el itinerario previsto, el modo de transporte y los lugares de transbordo previstos, si se conocen en el momento de emitirse el documento de carga negociable⁴⁴;

c) la ley aplicable al contrato de transporte, en particular cualquier tratado internacional que rija el contrato de transporte⁴⁵, y

d) cualesquiera otros datos que el expedidor y el operador de transporte acuerden incluir en el documento de carga negociable⁴⁶.

3. En todo documento de carga negociable que se emita como documento independiente de conformidad con el artículo 3, párrafo 3, se harán constar los datos indicados en el párrafo 1 del presente artículo, tal como figuren en el documento de transporte⁴⁷.

Artículo 5. Deficiencias en el documento de carga negociable⁴⁸

1. La falta de uno o más de los datos mencionados en el artículo 4, párrafo 1, no afectará por sí sola a la naturaleza jurídica del documento como documento de carga negociable, siempre y cuando el documento se ajuste a la definición de documento de carga negociable que figura en el artículo 2, párrafo 4⁴⁹.

2. Si en el documento de carga negociable figura una fecha, pero no se indica su significado, se entenderá que esa fecha es la fecha de emisión del documento de carga negociable. Salvo indicación en contrario, todo documento de carga negociable que se haya emitido como documento independiente de conformidad con el artículo 3,

⁴² CIM-COTIF, art. 7, párr. 1 o). El objetivo de este apartado es contemplar distintas situaciones en el comercio internacional en las que el flete podría ser prepago por el expedidor o por el consignatario, dependiendo, por ejemplo, del término de los Incoterm que eligieran, o ser pagadero en el momento de la entrega (A/CN.9/1127, párr. 47).

⁴³ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 8, párr. 1 h). Este apartado se excluyó de la lista de información obligatoria por considerarse que la fecha o el plazo de entrega de las mercancías era más importante para las cuestiones relacionadas con la responsabilidad del transportista, que estarían fuera del ámbito de aplicación de este instrumento (A/CN.9/1127, párr. 42).

⁴⁴ Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 8, párr. 1 m). Este apartado se excluyó de la lista de información obligatoria porque el operador de transporte debía tener la facultad discrecional de decidir el itinerario y el modo de transporte adecuado (A/CN.9/1127, párr. 48).

⁴⁵ El Grupo de Trabajo decidió mantener la redacción actual por considerar que en el documento de carga negociable se reproducían determinados contenidos del contrato de transporte y que, por ello, la información relativa a la ley aplicable al contrato de transporte sería importante para los bancos (A/CN.9/1127, párr. 49; A/CN.9/1164, párr. 61).

⁴⁶ Por ejemplo, las Reglas de Rotterdam exigen que se indique el nombre del buque en el documento de transporte, incluido un documento de transporte negociable, y que se indiquen también el puerto de carga y el puerto de descarga, si se han especificado en el contrato de transporte (véase el art. 36, párr. 3 d)). El Grupo de Trabajo convino en suprimir la ley del país en que se hubiera emitido el documento de carga negociable, ya que esas referencias serían innecesarias y darían lugar a confusión (A/CN.9/1164, párrs. 62 a 65).

⁴⁷ En este apartado se prevé que el operador de transporte asuma el riesgo de que haya discrepancias entre los documentos. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1134, párr. 75, y A/CN.9/1164, párrs. 66 a 68.

⁴⁸ El Grupo de Trabajo convino en suprimir el párrafo relativo a la responsabilidad del operador de transporte que actuara con intención de defraudar por considerar que esa cuestión debía contemplarse en la ley aplicable pertinente (A/CN.9/1127, párr. 65).

⁴⁹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo), art. 15, párr. 3. El Grupo de Trabajo acordó mantener la redacción actual y reflejar los requisitos mínimos que debe reunir un documento de carga negociable en la definición de este que figura en el art. 2, párr. 4. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 53 a 57, y A/CN.9/1164, párrs. 70 a 74.

párrafo 3, se considerará que fue emitido simultáneamente con el documento de transporte⁵⁰.

3. Si en la anotación a que se refiere el artículo 3, párrafo 2, no se indica la fecha a partir de la cual el documento de transporte cumplirá la función de documento de carga negociable, se considerará que el documento de transporte cumple esa función a partir de la fecha de su emisión⁵¹.

4. Si en el documento de carga negociable no figura la fecha en que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías, se considerará que lo hizo en la fecha de emisión del documento de carga negociable⁵².

5. Si el documento de carga negociable no contiene declaración alguna sobre el estado y condición aparentes de las mercancías en el momento en que el operador de transporte las toma a su cargo, se entenderá que en el documento de carga negociable se declaró que las mercancías estaban en buen estado y condición aparentes en el momento en que el operador de transporte las tomó a su cargo, a menos que en el documento de carga negociable se indique que el operador de transporte carece de medios razonables de inspeccionar las mercancías⁵³.

Artículo 6. Valor probatorio del documento de carga negociable

1. El operador de transporte podrá formular reservas respecto de cualquiera de los elementos de la información mencionada en el artículo 4, párrafo 1 d), que haya sido proporcionada por el expedidor y consignada en el documento de carga negociable, con el fin de indicar:

a) que el operador de transporte no es responsable de la exactitud de esa información por el hecho de saber efectivamente, o tener motivos razonables para creer, que dicha información es falsa o engañosa, o

b) que el operador de transporte no tiene medios razonables de comprobar la exactitud de esa información⁵⁴.

2. Salvo en la medida en que se hayan formulado reservas a la información proporcionada por el expedidor, el documento de carga negociable constituirá un

⁵⁰ El objetivo de la disposición es crear una norma supletoria para las situaciones en que la fecha del documento de transporte negociable no se indique en el propio documento, y no subsanar las deficiencias del documento de transporte, cuestión que debería preverse en las normas aplicables que rijan el documento de transporte. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 58 a 61.

⁵¹ Se expresaron opiniones divergentes en cuanto a si un documento de transporte podía convertirse en un documento de carga negociable después de su emisión. El Grupo de Trabajo acordó mantener la redacción actual y volver a examinar el párrafo en una etapa posterior ([A/CN.9/1164](#), párrs. 75 a 78). El Grupo de Trabajo tal vez desee observar que, en su versión actual, el art. 3, párr. 1, prevé que el documento de carga negociable se emita cuando el operador de transporte tome a su cargo de las mercancías, y no en una etapa posterior.

⁵² El Grupo de Trabajo convino en mantener la redacción actual ([A/CN.9/1127](#), párrs. 58 a 61; [A/CN.9/1164](#), párr. 79).

⁵³ Reglas de Rotterdam, art. 39, párr. 3; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 9, párr. 2. La disposición refleja la práctica imperante en el transporte marítimo y es importante para las operaciones con cartas de crédito porque la mayoría de los conocimientos de embarque no contienen ninguna declaración explícita sobre el estado y condición aparentes de las mercancías, ya que los bancos suelen exigir conocimientos de embarque “limpios”. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 62 y 63, y [A/CN.9/1164](#), párr. 80.

⁵⁴ Reglas de Rotterdam, art. 40; Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 9, párr. 1. El Grupo de Trabajo acordó conservar la opción 1 porque preveía un régimen autónomo con normas expresas sobre la forma en que el operador de transporte podía formular reservas al emitir el documento de carga negociable. El Grupo de Trabajo también convino en sustituir la conjunción “y” por “o”, ya que, en la práctica, podía suceder que los operadores de transporte no tuvieran medios razonables de inspeccionar las mercancías por diversas razones ([A/CN.9/1164](#), párr. 81). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 67 y 68.

principio de prueba de que el operador de transporte tomó a su cargo las mercancías tal como se indica en el documento de carga negociable⁵⁵.

3. Si el documento de carga negociable fue transmitido a un tercero que actuó de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en dicho documento, no se admitirá prueba alguna en contrario por parte del operador de transporte en contra de ese tercero respecto de ninguno de los elementos de la información contenida en el documento de carga negociable⁵⁶.

Artículo 7. Alcance de los derechos que el documento de carga negociable confiere a su tenedor

1. Toda persona que pase a ser tenedor de un documento de carga negociable de conformidad con el artículo 11 adquirirá, por el hecho de convertirse en tenedor de dicho documento, todos los derechos que le habría conferido el contrato de transporte si hubiera sido parte en dicho contrato, incluidos los siguientes:

- a) el derecho a exigir la entrega de las mercancías en el lugar de destino;
- b) el derecho de disposición, y
- c) el derecho a presentar una reclamación contra el operador de transporte⁵⁷.

2. Todos los derechos que correspondan al expedidor o al consignatario en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se extinguirán al emitirse un documento de carga negociable⁵⁸.

3. La emisión y entrega del documento de carga negociable al tenedor surtirán los mismos efectos, a los fines de adquirir derechos sobre las mercancías, que la entrega física de estas, siempre que el operador de transporte esté en posesión de dichas mercancías⁵⁹.

4. Los derechos y los efectos enunciados en los párrafos 1 y 3 del presente artículo nacen en el momento en que se emite el documento de carga negociable y, con excepción

⁵⁵ Reglas de Rotterdam, art. 41 a); Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 10 a); véase también CIM-COTIF, art. 12.

⁵⁶ Reglas de Rotterdam, art. 41 b) y c); Convenio sobre el Transporte Multimodal, art. 10 b); Ley de Transporte Multimodal de Singapur, art. 11, párr. 2. El Grupo de Trabajo acordó suprimir las palabras “incluido un consignatario”, ya que un consignatario, a diferencia de otros terceros, tendría información sobre las mercancías y, por lo tanto, no necesitaría basarse en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de carga negociable. Se reformuló la disposición a fin de aclarar que la prueba en contrario presentada por el operador de transporte sería inadmisiblemente únicamente frente a un tercero a quien se hubiera transmitido el documento de carga negociable. Se señaló que la disposición también debía proteger a un asegurador subrogado. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 69 y 70, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 83 a 87.

⁵⁷ Se modificó el párrafo a fin de que hiciera referencia al “derecho de disposición”, ya que ese término se utilizaba con frecuencia en los tratados relativos al transporte y el término “derecho de control” podía confundirse con el concepto de control exclusivo en el contexto electrónico. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párrs. 71 a 75, y [A/CN.9/1164](#), párrs. 88 a 92.

⁵⁸ La disposición se insertó para reflejar que debería otorgarse al tenedor de un documento de carga negociable el derecho a controlar las mercancías mientras estuviesen en tránsito y que, como resultado de ello, se extinguirían todos los derechos preexistentes sobre las mercancías. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1164](#), párr. 91.

⁵⁹ Proyecto de disposiciones de la Convención relativa al contrato de transporte ferroviario internacional de mercancías como primer tratado de una serie de instrumentos que conformarán un régimen jurídico unificado del transporte ferroviario (ECE/TRANS/SC.2/2023/2/Rev.1), art. 38; Convenio de Budapest, art. 13, párr. 3. La secretaría suprimió las palabras “y disponer de ellos” que figuraban a continuación de la frase “a los fines de adquirir derechos sobre las mercancías” para que el texto estuviera más en consonancia con las disposiciones citadas. El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si la redacción actual es suficiente para que el documento de carga negociable cumpla la función de título representativo de mercancías en todas las jurisdicciones, y si debería hacerse referencia expresa a “título representativo de mercancías” (véase, p. ej., el art. 13, párr. 1, del Convenio de Budapest). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos [A/CN.9/1127](#), párr. 75, y [A/CN.9/1164](#), párr. 93.

del derecho mencionado en el párrafo 1 c), se extinguen cuando se entrega el documento de carga negociable⁶⁰.

5. A fin de ejercer los derechos enunciados en el párrafo 1 del presente artículo, el tenedor deberá presentar el documento de carga negociable al operador de transporte e identificarse [debidamente] [si el documento de carga negociable se extendió a la orden de una persona determinada]⁶¹. De haberse emitido más de un original del documento de carga negociable, deberán presentarse todos los originales o, de lo contrario, no podrá ejercerse el derecho mencionado en el párrafo 1 b)⁶².

6. [Toda petición, declaración, instrucción, solicitud, reserva u otra comunicación que se refiera a la transmisión de un documento de carga negociable o a la entrega de las mercancías mencionadas en un documento de carga negociable podrá realizarse por comunicación electrónica [a través del canal de comunicación designado.]]⁶³

*Artículo 8. Vías de comunicación*⁶⁴

Si el operador de transporte necesita información, instrucciones o documentos relacionados con las mercancías para cumplir las obligaciones que le impone el contrato de transporte, deberá solicitar dicha información, instrucciones o documentos al tenedor del documento de carga negociable. Si el operador de transporte no logra obtener esas

⁶⁰ Reglas de Rotterdam, art. 50, párr. 2. El Grupo de Trabajo tal vez desee tener presente que durante su 41^{er} período de sesiones se planteó la preocupación de que el hecho de vincular los derechos del tenedor del documento de carga negociable a la entrega de dicho documento pudiera constituir un problema cuando el documento de carga negociable, por ejemplo, un conocimiento de embarque marítimo, no se hubiera transmitido aún al lugar de destino cuando llegaran las mercancías (A/CN.9/1127, párr. 77). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párrs. 76 y 77, y A/CN.9/1164, párr. 94.

⁶¹ Reglas de Rotterdam, art. 51, párr. 3 c). El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar si será necesario adaptar el párrafo al contexto electrónico (A/CN.9/1127, párr. 78). Durante el 43^{er} período de sesiones se expresó cierto apoyo a la idea de que las distintas normas sobre la exhibición de los originales de los documentos de carga negociables previeran una excepción para los documentos de carga negociables endosados a una persona determinada (A/CN.9/1164, párr. 95). El Grupo de Trabajo tal vez desee tener presente que, conforme al art. 47, párr. 1 a) i), de las Reglas de Rotterdam, la obligación de identificarse debidamente al reclamar la entrega de las mercancías no se aplica al tenedor de un documento a la orden endosado en blanco o de un documento emitido al portador, como se indica en el art. 1, párr. 10 a) ii). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase A/CN.9/1127, párrs. 76 y 77.

⁶² Reglas de Rotterdam, art. 51, párr. 3 c). Se reformuló la disposición para aclarar que se deben presentar todos los originales a fin de ejercer el derecho de disposición mencionado en el párr. 1 (A/CN.9/1164, párr. 93). La secretaría no incluyó una referencia al párr. 3 porque el ejercicio de derechos reales (como el derecho a preñar las mercancías) debe ajustarse al procedimiento establecido en las leyes nacionales pertinentes (como las aplicables a las operaciones respaldadas por garantías mobiliarias) y no en este instrumento sobre documentos de carga negociables.

⁶³ Protocolo Adicional al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Convenio CMR), relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 2, párr. 1. El Grupo de Trabajo tal vez desee recordar que durante su 41^{er} período de sesiones se expresó cierto apoyo a que se suprimiera este párrafo, por considerarse que el modo de comunicación se regiría por el principio de autonomía de las partes y el derecho interno aplicable. Se observó que la finalidad del párrafo no estaba clara y que podría interpretarse, erróneamente, que no permitía la comunicación electrónica en situaciones que no estuvieran mencionadas expresamente en el párrafo. También se expresó cierta preocupación por la posibilidad de que una interpretación errónea del párrafo hiciera pensar que las comunicaciones electrónicas podrían ser suficientes en todos los casos en que el tenedor ejerciera el derecho que le confería el documento de carga negociable, con independencia de los mecanismos específicos para ejercer el derecho de disposición que estuvieran previstos en los tratados internacionales vigentes en el ámbito del transporte de mercancías (p. ej., insertar instrucciones en el propio documento de transporte). Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véanse los documentos A/CN.9/1127, párr. 79, y A/CN.9/1164, párrs. 96 y 97.

⁶⁴ Reglas de Rotterdam, art. 55. Esta disposición se añadió después de que el Grupo de Trabajo decidiera suprimir la referencia a la forma en que debía notificarse la transmisión del documento de carga negociable al operador de transporte que figuraba en el art. 4, relativo al contenido del documento de carga negociable (A/CN.9/1127, párr. 35).

instrucciones en un plazo razonable, procederá de conformidad con el contrato de transporte⁶⁵.

Artículo 9. Responsabilidad del tenedor

1. El tenedor de un documento de carga negociable que no sea el expedidor y que no ejerza ningún derecho derivado del contrato de transporte no asumirá responsabilidad alguna en virtud de dicho contrato [o de la presente Convención] por la sola razón de ser el tenedor del documento de carga negociable⁶⁶.
2. Todo tenedor que no sea el expedidor pero que ejercite algún derecho derivado del contrato de transporte asumirá todas las responsabilidades que le imponga dicho contrato en la medida en que esas responsabilidades estén consignadas en el documento de carga negociable o puedan determinarse a partir de dicho documento⁶⁷.

Artículo 10. Entrega de las mercancías

1. La entrega de las mercancías solo podrá exigirse al operador de transporte contra la entrega del documento de carga negociable, debidamente endosado si fuera necesario [y una vez que el tenedor se haya identificado [en debida forma] [si el documento de carga negociable se hubiera extendido a la orden de una persona determinada]]⁶⁸.
2. Cuando se haya emitido más de un original del documento de carga negociable y se haya indicado el número de originales emitidos en dicho documento, la entrega de un solo original será suficiente y los demás originales perderán toda eficacia y validez⁶⁹.
3. El tenedor deberá confirmar que ha recibido las mercancías del operador de transporte cuando este lo solicite. Si el tenedor se niega a confirmar la recepción de las mercancías, el operador de transporte podrá denegar la entrega⁷⁰.
4. [La ley aplicable al contrato de transporte regirá los demás aspectos de la entrega de las mercancías al tenedor.]⁷¹

⁶⁵ Se hace referencia al contrato de transporte para evitar posibles conflictos con los regímenes vigentes. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 87 a 89.

⁶⁶ Reglas de Rotterdam, art. 58, párr. 1. Esta disposición se añadió a solicitud del Grupo de Trabajo ([A/CN.9/1127](#), párr. 90).

⁶⁷ Reglas de Rotterdam, art. 58, párr. 2. La secretaría añadió esta disposición para responder a la preocupación de que el proyecto de instrumento no contenía ninguna disposición sobre quién asumiría los gastos en que incurriera el operador de transporte al ejecutar las instrucciones dadas por el tenedor del documento de carga negociable ([A/CN.9/1164](#), párr. 98).

⁶⁸ El Grupo de Trabajo acordó suprimir la referencia a la entrega del documento de transporte, ya que el documento de carga negociable era el único documento que se requería para la entrega de las mercancías, a fin de garantizar su negociabilidad. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase [A/CN.9/1127](#), párrs. 91 a 93.

⁶⁹ Reglas de Rotterdam, art. 47, párr. 1 c). La disposición refleja la práctica imperante en el sector marítimo de emitir los conocimientos de embarque en tres originales y exigir la presentación de uno solo cuando se reclama la entrega de las mercancías ([A/CN.9/1134](#), párr. 15).

⁷⁰ Reglas de Rotterdam, art. 44. El Grupo de Trabajo convino en suprimir las palabras “en la forma que sea habitual en el lugar de la entrega”, ya que el documento de carga negociable sería un instrumento nuevo y, por lo tanto, no existiría ninguna práctica habitual aún ([A/CN.9/1134](#), párr. 16).

⁷¹ El Grupo de Trabajo acordó colocar el párrafo entre corchetes a la luz de lo dispuesto en el art. 1, párrs. 2 y 3 ([A/CN.9/1134](#), párr. 17).

*Artículo 11. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable*⁷²

1. El tenedor podrá transmitir a otra persona los derechos incorporados en el documento de carga negociable:

a) mediante la entrega del documento de carga negociable debidamente endosado, ya sea a dicha persona o en blanco, si se trata de un documento a la orden⁷³, o

b) mediante la entrega del documento de carga negociable sin endoso, si dicho documento: i) fue extendido a la orden de una persona determinada y es entregado por el expedidor identificado en el documento de carga negociable al consignatario designado, o ii) es un documento extendido al portador o endosado en blanco⁷⁴.

2. De haberse emitido más de un original del documento de carga negociable, deberán entregarse a dicha persona todos los originales para que surta efecto la transmisión de los derechos incorporados en el documento de carga negociable⁷⁵.

3. Si, además del documento de transporte, se emitió un documento de carga negociable como documento independiente, el documento de transporte se entregará a la persona junto con el documento de carga negociable para que surta efecto la transmisión de los derechos incorporados en el documento de carga negociable⁷⁶.

CAPÍTULO 3. DOCUMENTOS DE CARGA NEGOCIABLES ELECTRÓNICOS⁷⁷

*Artículo 12. Reconocimiento jurídico de los documentos de carga negociables electrónicos*⁷⁸

Un documento de carga negociable electrónico tendrá los mismos efectos jurídicos que un documento de carga negociable emitido en papel y no se le negarán efectos jurídicos por la sola razón de que esté en forma electrónica⁷⁹.

⁷² El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar qué documentos cabe esperar que examinen las autoridades aduaneras y demás autoridades de los países en cuestión (es decir, si el documento de transporte o el documento de carga negociable, o ambos) y en qué medida cabe esperar que esas autoridades reconozcan las transmisiones de los derechos que confiere el documento de carga negociable sobre las mercancías (A/CN.9/1127, párr. 85).

⁷³ Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1 a).

⁷⁴ Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 1 b). La referencia al “primer tenedor” que figuraba en el apartado b) se sustituyó por el término “expedidor” (A/CN.9/1127, párr. 84). Se observó que, en la práctica, cuando el transporte de las mercancías era organizado por el comprador (p. ej., con arreglo a los Incoterms que empezaban con “F” en inglés), generalmente el vendedor retenía el documento de transporte hasta recibir el pago y después lo entregaba al comprador sin endosarlo. Para más información sobre las deliberaciones anteriores, véase A/CN.9/1127, párrs. 80 a 85.

⁷⁵ Esta disposición se reformuló a fin de vincular la transmisión de los derechos del tenedor a la entrega física del documento de carga negociable (A/CN.9/1127, párr. 86).

⁷⁶ La secretaría añadió esta disposición en respuesta a la preocupación de que el proyecto de instrumento no exigía que todo documento de carga negociable que se emitiera como documento independiente circulara junto con el documento de transporte (A/CN.9/1164, párrs. 82 y 89).

⁷⁷ La secretaría reestructuró el proyecto de instrumento y colocó todas las disposiciones relativas a los documentos de carga negociables electrónicos en un mismo capítulo.

⁷⁸ La secretaría dividió el párr. 1 del art. 5 del anteproyecto de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables que figura en el anexo del documento de trabajo anterior (A/CN.9/WG.VI/WP.98) en dos artículos separados para responder a las inquietudes expresadas durante el 42º período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/1134, párr. 21).

⁷⁹ LMDTE, art. 7, párr. 1.

*Artículo 13. Condiciones de uso de los documentos
de carga negociables electrónicos*

1. Se podrá emitir un documento de carga negociable electrónico siempre y cuando la emisión y el subsiguiente uso de dicho documento electrónico se hagan con el consentimiento del operador de transporte y del expedidor⁸⁰.

2. Todo documento de carga negociable electrónico deberá ser firmado por el operador de transporte o por una persona que actúe en su nombre, mediante una firma electrónica fiable que garantice su vínculo con el documento de carga negociable electrónico⁸¹. La fiabilidad de un método de firma electrónica se presumirá, salvo prueba en contrario, cuando la firma electrónica:

- a) esté vinculada de manera inequívoca al firmante;
- b) permita identificar al firmante;
- c) haya sido creada utilizando medios que el firmante pueda mantener bajo su exclusivo control, y
- d) esté vinculada a los datos a los que se remite de manera que cualquier modificación posterior de los datos pueda ser detectada⁸².

3. Un documento de carga negociable electrónico también podrá ser firmado por cualquier otro método de autenticación electrónica permitido por la ley del país en que se haya emitido dicho documento⁸³.

4. Cuando la Convención requiera o permita la emisión y transmisión de un documento de carga negociable en papel⁸⁴, un documento de carga negociable electrónico cumplirá ese requisito:

- a) si el documento de carga electrónico contiene toda la información exigida por el artículo 4, párrafo 1⁸⁵, de un modo que sea posible acceder a ella para su ulterior consulta⁸⁶;
- b) si se indica en el documento de carga electrónico el método de confirmación que podrá utilizarse para indicar que las mercancías han sido entregadas al tenedor o que, conforme a lo dispuesto en el artículo 10, o en el artículo 17, párrafo 4, el documento de carga negociable electrónico, si lo hubiera, ha perdido toda eficacia y validez⁸⁷;
- c) si se utiliza un método fiable:
 - i) para determinar que ese documento electrónico es el documento de carga negociable electrónico⁸⁸;

⁸⁰ Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

⁸¹ Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 3, párr. 1.

⁸² Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 3, párr. 1.

⁸³ Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 3, párr. 2.

⁸⁴ La frase se extrajo de la LMDTE, que refleja la norma de equivalencia funcional (A/CN.9/1134, párr. 20).

⁸⁵ El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si la inclusión de una fecha en el documento de carga negociable electrónico (como lo exige el art. 4, párr. 1 g)) podría causar confusión, ya que, por lo general, la fecha de emisión de los documentos electrónicos es generada automáticamente por el sistema (A/CN.9/1127, párr. 38).

⁸⁶ LMDTE, art. 8 y art. 10, párr. 1 a); Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 4, párr. 1; Reglas de Rotterdam, art. 8 a).

⁸⁷ La secretaría cambió la ubicación de este párrafo porque se refiere únicamente al documento de carga negociable electrónico, y no al documento de carga negociable emitido en papel. Este párrafo se había incluido anteriormente en el art. 4, párr. 3, del anteproyecto de disposiciones de un nuevo instrumento sobre documentos de carga negociables que figura en el anexo del documento de trabajo anterior (A/CN.9/WG.VI/WP.98).

⁸⁸ LMDTE, art. 10, párr. 1 b) i).

- ii) para lograr que ese documento de carga negociable electrónico pueda ser objeto de control exclusivo desde su creación hasta que pierda toda eficacia y validez⁸⁹;
- iii) que permita identificar al tenedor y transferir a otro tenedor el control exclusivo del documento de carga negociable electrónico⁹⁰ [incluso mediante endoso o al portador];
- iv) para dar confirmación de que las mercancías han sido entregadas al tenedor o de que, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 o en el artículo 17, párrafo 4, el documento de carga negociable electrónico ha perdido toda eficacia y validez⁹¹, y
- v) para mantener la integridad de ese documento de carga negociable electrónico⁹².

5. El criterio para evaluar la integridad consistirá en determinar si la información consignada en el documento de carga negociable electrónico, incluido todo cambio autorizado que se realice desde su creación hasta que pierda toda eficacia y validez, se ha mantenido completa y sin alteraciones que no sean algún cambio sobrevenido en el curso normal de su comunicación, archivo o presentación⁹³.

Artículo 14. Requisitos de fiabilidad de los documentos de carga negociables electrónicos

Para determinar la fiabilidad del método empleado a los efectos de la presente Convención deberán tenerse en cuenta todas las circunstancias del caso, que podrán ser, entre otras, las siguientes⁹⁴:

- a) la conformidad de las normas operacionales, políticas y prácticas utilizadas en el método con cualesquiera normas y procedimientos reconocidos internacionalmente que sean aplicables;
- b) cualquier nivel de fiabilidad del método empleado que resulte pertinente;
- c) cualquier norma aplicable del sector;
- d) la seguridad de los equipos y programas informáticos;
- e) los recursos humanos y financieros, incluida la existencia de bienes;
- f) la periodicidad y el alcance de las auditorías realizadas por un órgano independiente, y
- g) la existencia de una declaración de un órgano de supervisión, un órgano de acreditación o un mecanismo voluntario respecto de la fiabilidad del método⁹⁵.

⁸⁹ LMDTE, art. 10, párr. 1 b) ii) y art. 11, párr. 1 a); Reglas de Rotterdam, art. 1, párrs. 21 y 22.

⁹⁰ LMDTE, art. 11, párr. 1 a); véase el Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 5, párr. 1 c) ("La forma en que el titular de los derechos derivados de la carta de porte electrónica puede demostrar que es su titular").

⁹¹ Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 d); Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 5, párr. 1 d). Durante las consultas realizadas por la secretaría se observó que el documento de carga negociable electrónico podría seguir teniendo algún valor probatorio después de su transmisión, aunque dejaría de cumplir su finalidad principal.

⁹² LMDTE, art. 10, párr. 1 b) iii); Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 5, párr. 1 b); Reglas de Rotterdam, art. 9, párr. 1 b).

⁹³ LMDTE, art. 10, párr. 2; Protocolo Adicional al Convenio CMR, relativo a la Carta de Porte Electrónica, art. 4, párr. 2.

⁹⁴ El Grupo de Trabajo tal vez desee plantearse si será necesario o no modificar el encabezamiento de este artículo para mencionar expresamente las situaciones concretas en las que habrá que emplear métodos fiables, en particular para identificar al tenedor y determinar el control exclusivo.

⁹⁵ LMDTE, art. 12; Ley Modelo de la CNUDMI sobre la Utilización y el Reconocimiento Transfronterizo de la Gestión de la Identidad y los Servicios de Confianza, art. 10.

Artículo 15. Transmisión de los derechos incorporados en un documento de carga negociable electrónico

Cuando se emita un documento de carga negociable electrónico, su tenedor podrá transmitir los derechos incorporados en él, tanto si se extiende simplemente a la orden, como si se extiende a la orden de una persona determinada, mediante la transferencia del control exclusivo del documento de carga electrónico⁹⁶.

*Artículo 16. Endoso*⁹⁷

Cuando la Convención requiera o permita el endoso en un documento de carga negociable emitido en papel, ese requisito se dará por cumplido respecto de un documento de carga negociable electrónico si la información exigida para el endoso está incluida en el documento de carga negociable electrónico.

Artículo 17. Sustitución de un documento de carga negociable emitido en papel por un documento de carga negociable electrónico y viceversa^{98,99}

1. Cuando se haya emitido un documento de carga negociable en papel y el operador de transporte y el tenedor acuerden sustituirlo por un documento de carga negociable electrónico:

a) el tenedor deberá entregar al operador de transporte el documento de carga negociable emitido en papel, o todos los originales si se emitió más de uno;

b) el operador de transporte deberá emitir al tenedor un documento de carga negociable electrónico en el que figure [toda] la información consignada en el documento de carga negociable emitido en papel, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 1¹⁰⁰, y que contenga la declaración de que dicho documento electrónico sustituye al documento de carga negociable emitido en papel, y

c) para que el cambio de soporte surta efecto, deberá utilizarse un método fiable para llevarlo a cabo¹⁰¹.

2. [Si se ha emitido un documento de carga negociable electrónico y el operador de transporte y el tenedor acuerdan sustituirlo por un documento de carga negociable emitido en papel]/[Cuando se haya emitido un documento de carga negociable electrónico, el tenedor podrá solicitar al operador de transporte que sustituya dicho

⁹⁶ Reglas de Rotterdam, art. 57, párr. 2.

⁹⁷ El Grupo de Trabajo acordó que se incluyera en el capítulo III, relativo a los documentos de carga negociables electrónicos, una norma de equivalencia funcional aplicable al endoso (A/CN.9/1134, párrs. 34 a 37).

⁹⁸ Reglas de Rotterdam, art. 10; LMDTE, arts. 17 y 18. El Grupo de Trabajo quizás desee tener presente la práctica que existe actualmente de utilizar documentos de transporte emitidos en varios ejemplares, cada uno de los cuales cumple una función particular, y tal vez desee plantearse si se podría lograr lo mismo en relación con el uso de documentos de carga negociables electrónicos.

⁹⁹ Durante las consultas realizadas por la secretaría se sugirió que se incluyeran disposiciones sobre la transmisión de un documento de carga negociable electrónico de un sistema a otro que tuviera una tecnología diferente, en atención a que sistemas diferentes podrían emplear distintas tecnologías.

¹⁰⁰ Algunos expertos consultados por la secretaría hicieron notar la necesidad de añadir una disposición en la que se estableciera expresamente que, cuando se hiciera un cambio de soporte, toda la información contenida en el documento de carga negociable emitido en papel (véase el art. 4) debía reflejarse fielmente en el documento de carga negociable electrónico y viceversa. Se expresó apoyo a esa sugerencia, ya que tal requisito sería de interés para el sector bancario, especialmente en vista de la dificultad que tenían los bancos para verificar la información y asegurarse de su integridad y exactitud. En cambio, en opinión de otros expertos, no era necesario que el nuevo documento fuera un “fiel reflejo” del contenido del documento anterior en papel o electrónico, aunque sí se consideraba fundamental que se conservara el contenido mínimo exigido en el art. 4. El Grupo de Trabajo tal vez desee analizar cuál sería el criterio más adecuado.

¹⁰¹ Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 1; LMDTE, art. 17, párrs. 1 y 2.

documento de carga negociable electrónico por un documento de carga negociable emitido en papel]¹⁰²:

a) el operador de transporte deberá emitir al tenedor, en lugar del documento de carga negociable electrónico, un documento de carga negociable en papel en el que figure toda la información consignada en el documento de carga negociable electrónico, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 4, párrafo 1, y la declaración de que dicho documento en papel sustituye el documento de carga negociable electrónico, y

b) para que el cambio de soporte surta efecto, deberá utilizarse un método fiable para llevarlo a cabo¹⁰³.

3. En el momento de emitirse el documento de carga negociable electrónico de conformidad con el párrafo 1, se dejará sin efecto el documento de carga negociable emitido en papel, el cual perderá toda eficacia y validez¹⁰⁴.

4. En el momento de emitirse el documento de carga negociable en papel de conformidad con el párrafo 2, se dejará sin efecto el documento de carga negociable electrónico, el cual perderá toda eficacia y validez¹⁰⁵.

5. Los cambios de soporte que se realicen de conformidad con los párrafos 1 y 2 no afectarán a los derechos y obligaciones de las partes¹⁰⁶.

¹⁰² El Grupo de Trabajo podría tener presente asimismo que, de acuerdo con la práctica comercial actual, habría que utilizar documentos en papel en algunas circunstancias, y tal vez desee plantearse si sería preferible otorgar al tenedor de un documento de carga negociable electrónico el derecho a exigir el cambio de soporte, en lugar de tratar de que se llegue a un acuerdo con el operador de transporte.

¹⁰³ Reglas de Rotterdam, art. 10, párr. 2; LMDTE, art. 18, párrs. 1 y 2.

¹⁰⁴ LMDTE, art. 17, párr. 3.

¹⁰⁵ LMDTE, art. 18, párr. 3.

¹⁰⁶ LMDTE, art. 17, párr. 4, y art. 18, párr. 4.